



TITLE:

# 世界經濟の成立過程(一) (特別號)

AUTHOR(S):

作田, 莊一

---

CITATION:

作田, 莊一. 世界經濟の成立過程(一) (特別號). 經濟論叢 1926, 22(1): 51-75

ISSUE DATE:

1926-01-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128364>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號一第

卷二十二第

行發日一月一年五十正大

## 特 別 號

重複課税の本質……………法學博士 神戸 正雄

米穀關税と輸出地の米價……………法學博士 河田 嗣郎

世界經濟の成立過程……………法學士 作田 莊一

清酒庫出税と租税の立替……………法學士 汐見 三郎

西陣の補助業に就て……………經濟學博士 本庄榮治郎

商品の萌芽形態けるに於社會的性質……………經濟學士 谷口 吉彦

マルクスの所謂社會意識形態に就いて……………法學博士 河上 肇

朝鮮產米増殖計畫と世論……………法學博士 山本美越乃

家産制度の利弊……………經濟學士 八木芳之助

海運に於ける表定運賃の特質……………法學士 小島昌太郎

(禁 轉 載)

# 世界經濟の成立過程 (一)

作 田 莊 一

一 緒 言

二 國民經濟の發達

三 國際經濟交通の發展

四 萬民經濟交通の發展

五 世界經濟の成立

六 結 言

## 一 緒 言

世界經濟は何に由つて、又如何にして成立するに至つたか。此の成立過程を明かにするには、先づ世界經濟の成立基礎たる國民經濟の發達狀態の考察から始めなければならぬ。昔、支那及び羅馬が唯だ自國民の文化又は權勢を恃んで、或は中華の德教を以て天下萬民を従へようとし、或は權力に依る萬民法を以て總ての異民族を制しようとし企てたるが如き、又近代に於て英吉利が其拔群の經濟的威力を擁して、自由交通の下に長く自國を世界市場の中心に置かうとしたるが如き意圖は、孰れも皆失敗に歸したるが、これ全く是等諸國民が自ら欺いて自國民の優越を過信し、

各民族の血縁及び文化の上に成長する領分國家の歴史的發達を無視せるが故であつた。交通經濟の發達階段にありても亦、主として民族國家の發展如何が其の進路を決定する。領分國家を所依とする國民經濟が漸次に成熟し行くに従ひ、其等の間に起れる生活交渉の關係が次第に系統的及秩序的になり、其處に始めて後に述ぶるが如き意味に於ける國民經濟の綜合體を生じ、其が世界經濟と成るに至るのである。交通經濟の發達階段を觀察するに於ては、民族を目標とすることを止めて階級の對立及抗爭並に階級内容の變化を目標とする見解も極めて重要な意義を有する。併し私の見る所では、是まで交通經濟の發達を制約したる所の決定的勢力としては階級の變遷よりも寧ろ民族の歴史的文化が主となつて居ると思ふ。従つて世界經濟の成立過程も大體に於て此の見地より考察するのである。

世界を範圍とする經濟交通の一體的系統及秩序より成る所の交通經濟を世界經濟と呼ぶ。世界經濟が有り得るとしても、其は國民經濟が終つて後に現はるべき未來の存在であるとなす見解と、今日現に國民經濟と共に世界經濟が存在するとなす見解とは、尙は暫らくは論争を續くるであらふ。併し、私は、種々の經濟交通が一定の系統及秩序を具へ、其等が一定の範圍に限定せられ且つ獨特の存立を有する一體なるとき、其を交通經濟と名づけ、我等が事實的研究の對象とするものは其の意味に於ける各階段の交通經濟の特相並に其等の階段の變遷する歴史的過程に外な

らずとなすが故に、世界經濟成否の問題は畢竟、以上の意味に於ける一體の交通經濟としての世界經濟を現在に認め得るや否やに歸するのである。

現代の國民經濟は其々世界に於て餘す所なく各自の領分を持ち、其等が獨特の交通系統及秩序を具ふる一體を形成しながら、更に相互の間に競合的及聯合的の交通關係を結んで居る。然らば其餘まされない世界の範圍に於て、如何にして獨特の交通系統及秩序を具ふる一體の世界經濟の存在を容れ得るであらうか。其は外でもなく、二者が交通經濟の性質に於て相違するからである。國民經濟は意志經濟——嘗て文化經濟と名づけたるものを改めて意志經濟と呼ぶ——として、主として領分國家が、從として領分社會が具有する團體意志の統制の下に經濟交通の系統及秩序を有し、其の意志統制が國民を範圍として行はるゝ所に獨特の意義を有する交通經濟である。世界經濟は之と異り、自然經濟として存立し、世界社會に於ける自然の制約——勿論、地物自然でなく人間自然の作用——に依りて經濟交通の系統及秩序を具へ、其の自然制約が世界を範圍として——國民經濟を集合せる意味に於ける世界でなく、却つて國民經濟の分立を超越せる意味の世界に於て——行はるゝ所に獨特の意義を有する交通經濟である。國民經濟と世界經濟とは斯くして各別に獨特の存立を有する。若し強いて一時代には唯一の交通經濟の存在が許さるゝに止まると見るならば、其ならば、世界に於て、其々領分を持つ所の多數の意志國民經濟と世界一

般に亘る單一の自然世界經濟とが並存し、此等二様の交通系統及秩序が綜合されて唯一の全世界經濟が成立して居ると見ても差支ないかも知れぬ。併し斯かる見方の當否は歸する所、交通經濟の概念並に其の發達觀を其處まで擴張するか否かの限界如何に由るのであつて、私は今、其點には立入らない。今は唯に現代の交通經濟としては、意志國民經濟と自然世界經濟の二様の交通系統及秩序が並立し居れることを認めて後者の成立過程を考察するに止むるであらふ。

世界經濟は自然經濟である。此の特質は一方では世界經濟が國民經濟と性質を異にするによつて自己を限定する理由となるが、同時に又其は、世界經濟の成立が國民經濟の意志經濟たる事實に基礎を置いて居ることを語るものである。此點より見て私は、世界經濟の成立過程を觀察するに當り、一應、國民經濟が自然經濟より意志經濟に發達せる狀態を略叙しなければならぬ。

## 二 國民經濟の發達

國民經濟の發達には少年期及成年期とも言ふべき前後の二期を區劃し得る。前期國民經濟は、都市經濟を相續し、經濟財の需要及提供を内容とする經濟交通の系統及秩序が國民交通の範圍にまで廣まつた時に始まつたのであるが、其系統及秩序が原則として國家の意志統制に入らない間は尙ほ前期に屬する。近代國家が封建組織を脱して領地權及領民權を確立し、各自の領分を明瞭

ならしめ、從來の地方的領域の障壁を撤廢して一般交通を自由ならしめ之を國家的領分まで擴張し、且つ内部及涉外交通の境界を國家統制の範圍によつて決定するに及んで、經濟交通も亦其系統及秩序を國家統制と同じ領分にまで擴張し且つ他の領分に於ける系統及秩序と區別さるゝに至つた。従つて初期の國民經濟は主として經濟財の需供系統が國家領分まで廣まつて一體化せるものであり、此點だけにても其以前の交通經濟と階段を異にする。此の需供系統の變化は政治上の理由もあるが、經濟上より見れば、從來の都市經濟若くは領域經濟が狭き交通範圍に於て一般需供の不適合に苦しめる事情が、全國を通じて自由となれる交通範圍の擴張に由つて解決救助されたることを意味する。而して此の交通範圍の擴大及交通の自由は、通運機關の進歩と云ふ物質的事情よりも寧ろより多くより直接に在來の交通障壁を撤去せる政治的事情より來り、通運機關は却つて擴大され自由となれる交通の爲めに進展せる傾向があつた。此點は驚異すべき近代の通運機關の進歩が交通の世界的擴張を促進したる事情と寧ろ反對になつて居る。

初期の國民經濟は近代國家が其政治組織の進歩と同時に經濟交通の系統及秩序を國家の領分まで擴張したることが其の特徴であつて、其だけにても已に國民經濟の名を與ふるに足るが、尙其外に國家は全國に通ずる貨幣制度を建て、租税を全國的に統一し、所有・契約・交易・分配等にも種々の全國的制度を設けて經濟交通の系統及秩序を著しく發展せしめた。併し後期の如く國家

が國民を範圍とせる交通經濟に對し經濟其自體を目的とする意志統制を行ふに至るまでは、國民經濟は尙ほ前期の進展せる程度に止まり、國家は國民經濟組織の中樞ではなく、各箇の私別經濟體の上に立つ公共經濟體の地位に居るに過ぎない。租税は此の公共經濟體の營養であり且つ其は一般國民にとつても政治生活を營む爲めの分擔たるに止まり、經濟生活の共同組織體を支持するものでない。又國家が定立運用する經濟制度も、無論意志統制の列に入り、且つ制度の粗密の程度に應じて經濟交通の系統を變更し殊に其秩序に著しい變化を與へては居るが、其は謂ゆる民政に屬し未だ國家が國民經濟の主體となつたのではない。此時代の國家は、交通經濟に參加せる關係に於ては各箇經濟の上に立てる公共經濟體であるから、昔日の如く政府若くは之を構成せる支配階級の一團が、自己の家計と國家の財政とを混同し、自己の經濟生活の困難を免れ、又は進んで之を豊かならしむるが如きことは敢てしないけれども、さればとて國民經濟其ものゝ發展を目的とする統制をも行はないで、唯だ各箇經濟間の利害衝突を調和し、私人が自己目的の爲めに營む經濟生活を保護するを限度となす。諸國の重商主義政策を執れる時代には、一時早熟的に國民經濟其ものゝ意志統制を行ひ、寧ろ見方によつては此の統制政策が國民經濟の成立を決定せしめたとも言ひ得らるゝが、併し此政策は主として貨幣經濟の完成を目的となし、之に加ふるに對外競争に由來せる自己強迫の態度を以て行はれたるものであつて、之を内部から一般的經濟交通の



系統及秩序を意志的に統制する後期國民經濟なりと見做すことは幾分躊躇せざるを得ない。

然るに國家が次第に成長して是までの固有任務たる治安の外に、衛生・教育・經濟に關する民政を擴張しつゝある間に、國家は更に一步を進めて交通經濟其ものに國家の意志統制を及ぼし、國民經濟に統一意志を生ずるに至り、茲に國民經濟は後期の成年期に達した。無論、斯かる經濟組織及經濟運營の變遷は徐々に行はれて明かに前後の時期を劃することは出来ないが、國家が國民生活上重要な財貨に就て、國民一般の需要及提供の適合を企圖し、又國民各箇の間に行はるゝ需要及提供を適合せしむる爲めに價值分配及貨物配給を按排し、且つ共同負擔の主義に據りて私人の家計と政府の財政との調和を計ることは、現代の國民經濟の組織及運營の特色となつて居る。國民經濟の前期及後期を分つ特徴は國民其ものに經濟生活ありや否やに由つて認識せらるゝ。國家が各箇の私別經濟生活と政府の公共經濟生活とを對立せしめ、經濟生活の目的を有する者は各箇の私人のみであり、公共經濟は、私人の致せる財貨及勤勞の貢獻によつて非經濟上の共同生活目的を遂行するに止まる間は前期に屬し、國家が國民經濟生活の實行者となり、私人の經濟上の自己目的を認むるとしても、公共經濟を以て國民全般の經濟的利益を増進する意志的統制機關たらしむるに至るときは、國民經濟は已に後期に入れるものである。尤も如上の區別は國家統制の原則上の相違を指すまでであつて、前期の中にも或國家は局部的には交通經濟其ものゝ系

統及秩序に干與し、後期にありても或國家は私人の經濟行動に對し廣い範圍に於て自由を認め有意的に放任せる場合もある。殊に英吉利の如き自由主義を執れる國民經濟は、殆ど國家の意志統制が原則的に交通經濟に及ばないかの如き外觀を呈するが、其の然らざることは此の國の大戦時に於ける經濟交通の系統及秩序の變化に就て見るも明かである。此の變化の現象は末であり、國家の地位が本である。

是まで多數の經濟學者が、國家は私人と並び立つて國民經濟を構成する經濟單位であると云ひ、又私人及政府には經濟上の統一意志あるも國民經濟には統一意志がないと云へるが如きは、孰れも前期國民經濟を指せるに過ぎない。前期にありても已に公共經濟の地位に在る國家は各箇の私別經濟と同質の構成單位ではないが、殊に後期に入つては、國家は已に政治上の地位ばかりでなく經濟上の地位より見るも、以前の公共經濟の地位を超へて劃期的に歩を進め、自己の生活を營むと同時に私別經濟を綜合する任務を執り、之によつて國民經濟の統一的調整を企圖して居る。國民經濟は自然運動より意志活動に進み、無統制狀態より統制狀態に移つたのである。但だ茲に問題となることは、經濟上の無政府狀態を脱して意志統制を行ふに至れる國家なるものが、本質的には國民の合成意志體でなく、單に利己的支配を敢えてする有産者階級の階級意志體に過ぎざるや否やにある。是までの國民經濟の意志統制が大體に於て有産者階級の意志統制であるこ

云ふ時代相は、之を看取するに難くない。併し時代の相は直ちに本質の何たるかを決定的に表示するものでない。私は本質的には國家意志を以て國民たる箇人の全體觀的合意であるを見る。従つて國家意志として階級意志が活動するときには、其は時代に榮ゆる執權と見るべきである。執權者は本來の統制意志を體持するものでなく、従つて其には盛衰があり交代がある、されど本質的國家の生命は其故に絶ゆることなく、又交代することすらもない。此見解に據つて見るならば、一方に自由主義及び資本主義を執れる英吉利國民經濟あり、他方に獨裁主義及び勞働主義に轉せる露西亞國民經濟ありて、經濟組織の内容は全く反對に出て居るが、國家意志統制の交通經濟たる點に於ては二者同様である。唯だ國民經濟の組織内容の相違は其だけ對外交渉に於て競争又は協同の方針を異にする譯なるが、對外交渉の態度を定むる基調如何に至りては、之を上に乗たる國民經濟の發達狀態に求めざるを得ない。私は此の見地に立ちて次に國民經濟相互間の交通關係を考察するであらふ。

### 三 國際經濟交通の發展

國民經濟より出發して國際經濟交通の發展し行く過程は頗る明瞭に看取さるゝが、私は此に三つの小階段を設くる。第一段は國民經濟の對外交渉の發展、第二段は國際經濟の成立、第三段は

# 各國內經濟の國際的聯結である。

第一に國民經濟の對外交通の發展を見るに、其の前期と後期との間には著しい相違がある。國民經濟成立以前にありても相隣國民の間には貿易又は移住が行はれたが、其等は政治や宗教などの非經濟的事情によつて促進され又は遮斷され、概ね局部的・間歇的交通に過ぎなかつた。自然的ながらも國民經濟が成立するに至れば、其以前の都市經濟若くは領域經濟が狭き交通範圍に於て需供の適合に苦しめる狀態に大なる變化を生じ、需供系統の擴大により一應は其等の適合狀態が著しく好しくなつた。次で之に順應して一方には人口の急激なる増加及び消費の全國的普及を來たし消費需要を甚しく増加せしめ、他方には需要増加に刺激され且つ全國の生産要素の融通が行はれて生産提供をも著しく増殖せしめた。然るに此需要及提供の増加は自然的・無統制的に行はれ、且つ消費需要は消費の普及に従つて人々に共通のもの多くなるに反し、生産提供は國によりて自然的に限定さるゝ地物的生産要素に左右さるゝが故に、財貨の種類に就て謂へば需要に對する提供の不足又は過剩、若くは少くとも其傾向あるを免れない。此の需供の不適合狀態は、國民經濟成立後に於て交通系統が擴大され其中に於ける消費需要及生産提供が増進するに従つて益々甚しくなつて來る。提供不足の傾向にある財貨は之を外國に求むるを要し、提供過剩の傾向あるものは對外交易資力に向け得らるゝ。其處に一たび國民間の交通路が開展するならば、其に

應じて國民が相互に需供の不適合を調節するが爲に貨物交易を促進する。殊に新に外國と交通を開ける國——日本・支那の如き——國にありては、外國の生活様式が急速に移入されて新種の消費需要を喚起し、之に對する生産提供は生産要素の缺如又は生産方法の未熟なる所から一層對外貿易の必要を大ならしむるのである。

國民間の交通路の開展は、一には物質的に通運機關の進歩に由り、二には社會的に國民の對外交通態度の進歩に由る。近代に於て新しき通運機關が躍進的に出現し交通狀態を一變せしめたることは言ふを須たない。對外交通態度に就ては、一國政府の自國人に對する態度の方は、時代要求に基き放任より抑制に移り次で自由を許し進んで交通を獎勵するまでに立到り、一國民の他國民に對する態度の方は、最初の掠奪より徵貢に移りやがて對等交換の態度に進み、終には部分的には提攜協同をも試むるまでに立ち到つた。對外交通態度が自由及平和を通例とするに及んで、通運機關の格段なる進歩と相伴ふて、劃期的なる世界交通路の開展を見ることゝなつた。

國民經濟に於て一般的需供の不適合を調節せんとする自然的要求が原因となり、對外交通路の開展が機縁となりて、是まで部局的・間歇的であつた國民の對外交通が次第に包括的・繼續的になつて來た。交通が包括的になつたことは之を交通事項の増加に就て見ることが出来る。最初の交通は貿易であり、次で對外收支の均衡を介して對外投資が起り、需供の不適合が貿易によりて救

はれざるゝとき或は勞働者の移住となり或は生産資源を外に求むる在外企業となり、遂に國民經濟の内部に存する交通事項は總て之を對外交通にも見るまでに立ち到つた。次に對外交通が繼續的になつたことは、交通路の開展に由りて國民需供の適合が規則正しく外國に依頼する傾向に就て見ることが出来る。最初は偶發的の交易によつて得たる外國品を以て一時的の需要を充たして居たが、度重なれば絶えず之を充さなければ生活の缺陷を覺ゆるに至り、其對外需要は繼續的となり之に對する相手國の對外提供も亦繼續的となる。嗜好品の貿易は其適例である。如何なる商品も或程度まで繼續して貿易さるゝときは、其商品の國內に於ける生産又は消費の事情に變化を生ぜしめ、其變化の情性は逆に又貿易を一層繼續的ならしむる。又對外貿易が繼續的に行はるれば、其を基礎として更に性質上繼續的たることを要する對外投資及企業が追加さるゝ。

尙ほ國民經濟の對外交通を包括的・繼續的ならしめたる事情としては、特に交通方式が實物交通から貨幣交通に變化したる一事を挙げなければならぬ。貨幣交通制に雜多の經濟交通を貨幣的評價及貨幣的經理の下に單純化せしめ、交通の包括性及繼續性を保障する作用を有する。近代各國が凡て貴金屬貨幣制を確立するに及んで國民相互間の經濟交通も亦共通なる貴金屬貨幣を介して行はれ、其の交通は國內に於けるが如く包括的・繼續的狀態に進んだ。國民間の交通に共通の貨幣が用ゐらるゝときは、交換貿易より賣買貿易に變れる商品の各國に於ける價格を初め、各國

の生活費・生産費・利子・利潤等の高低が共通の基準によりて比較測量せられ得るが故に、各國の間に於ける生産分業・投資移住・企業等が著しく簡便容易となりて益々是等を促進せしむることとなる。但し斯かる貨幣の作用は後に述べる如く、初めは交換の媒介をなし次に營利の資本となつて特に萬民經濟を發展せしむる原因となつたが、併し其以前に於て貴金屬貨幣が先づ國民間の經濟交通を包括的・繼續的ならしめたる一要件たることに留意しなければならぬ。

國民經濟の成立後は、流通組織を主とする前期時代にありても、其以前の交通經濟に比べて格段の相違あるほどに經濟交通を世界大の廣さに規則正しく推し進める。併し此時代では唯だ國民を範圍とする自然交通經濟が同じ自然的交通を國境外に伸ばして、單に交通地域を擴大するに止まるから、其のみにては未だ世界經濟なる新しき交通經濟に進展する一過程たる意義を有するに至らない。然るに國民經濟が後期に入り集中組織を重點とする意志經濟に推移するときは、國民の對外經濟交通は以前と異つた態度を執つて来る。此時代に入れば、國家は收益分配の如き個別需供の適合を計るよりも先づ國民收益を増加するが如き一般需供の適合に其の主力を向ける。之を我國に就て見るも、今日尙ほ是ぞと云ふ分配政策は行れて居ないが、生産及貿易に就ては絶えず考慮されて居る。

國家が一般需供の適合を計るには、先づ國內に於て生産基礎を缺如し又は其が貧弱なるに由り

て全く或は需要額まで生産し能はざる貨物の輸入即ち必要輸入を助長し、之に對し國內に於て獨特又は豊富なる生産基礎を有する貨物の輸出即ち必要輸出を獎勵する。此の二種の必要貿易は國家統制の下に著しく増進さるゝ。唯だ自國の生産條件が劣等なるに由つて行はるゝ外國貨物の輸入即ち便宜輸入にありては、國家は其の條件を改善して國産を振興することに由り之を抑制する方針を執るが、生産條件の優等なるに由つて行はるゝ内國産物の輸出即ち便宜輸出に就ては、現在及將來の輸入資力を積蓄せんが爲めに之を援助する。若し便宜輸出が新興工業國の如き相手國の便宜輸入抑制に出遇ふときは未だ國産獎勵の甚しからざる國に向つて輸出先きを轉換する。尙は輸出を獎勵し輸入を抑制するときは必ず對外收入の超過を來たすが、僑人の收入超過は貨幣財産の蓄積に向けらるゝも、國民の收入超過は之を對外投資に向け得るも、投資利得を生ずるときは結局之を貨物輸入に向けざるを得ない。

斯の如くにして國家の企圖する一般需供の適合策は益々對外貿易を旺盛ならしむることゝなるが、之に聯關して國家は或は逆勢貿易に苦しみ國産を興すべく外資移入を勸め、或は順勢貿易の結果として生ぜる剩餘資金の對外移出を保護し、其他國民需供の適合の爲めに外に對して移住を獎勵し企業を援助する。斯かる國家の對外經濟政策の實行は、國民經濟相互間の交通關係を密接ならしめ複雑ならしむることは勿論であるが、其と同時に其の交通關係に二様の意義を生ぜし



め、同一の經濟交通に對しても之を見る立場の如何により異なる認識態度若くは評價基準を執る必要を生じて来る。即ち國民經濟の見地よりすれば、或る經濟交通が國家統制の下に如何なる意志活動を爲すのであるか——進んでは如何な意志活動を爲すべきか——を見ることとなるが、他の見地よりするときは、其の同じ經濟交通をも二以上の國家の意志活動が交渉接觸する所の自然現象と見るのである。此の他の見地より國民經濟間の交通關係を見るべきとき、其處に國民經濟と異なる國際經濟の存在を認め得るのである。

第二の國際經濟の成立は各國國民經濟の對外交通の發展せる結果として現はる。國民相互間の經濟交通が包括的・繼續的となるときは、其の交通をして斷片的より系統的に赴かむる。國民經濟其のものには無論一定の交通系統がある。各國國民經濟の一般需供系統が對外交通に依頼し其に依つて系統を全する状態に進むときは、國民經濟相互間の交通關係も自ら系統的にならざるを得ない。又斯かる交通系統には必ず一定の交通秩序を伴ふ。國民の對外經濟交通も初めは偶發的なもの多く且つ概ね内外の政治的事情に左右されて亂雜無秩序であつた。然るに國民經濟の需供系統が規則正しく對外交通によつて成立することになれば、國家は各自に制度を立て政策を用ゐて對外交通の秩序を支持するに力むる。其には又對外交通の包括的・繼續的なること其れ自らが默

約又は慣習を生じて自然的に交通秩序を發生せしめ確實ならしむるのである。

國民經濟相互間の交通關係が系統的・秩序的となるに就ては、交通範圍の擴大することも亦有力なる條件となる。交通範圍の擴大は時を追つて漸進し來れるが現在に連續せざる古代を暫らく除いて便宜上之を四期に分ち得る。第一期は十五世紀末に於て歐洲人の亞米利加大陸發見及東洋航路發見までの時代であつて、其までの國民間の包括的・繼續的なる經濟交通は歐羅巴諸國民の間に限られ、謂はば歐羅巴經濟を成せるに止まり、其他の國民の間には特に一大系統を成すべき交通を見なかつた。第二期は十六世紀初より十八世紀後半の北米合衆國の獨立に至る間であつて、此時代は亞米利加・阿弗利加の沿岸地方・亞細亞の西南北の大部分が植民地として歐羅巴諸國に從屬せる期間である。此時代に交通地域は廣く世界の大部分を覆ふことゝなつたが、社會的に見たる交通の系統及秩序は依然として歐羅巴經濟の地域的延長に過ぎなかつた。第三期は千七百七十六年の北米合衆國の獨立に始まり、次で他の亞米利加諸國の獨立を見、是等の間に相隣國としての交通關係を生じたるが、其は同時に歐羅巴經濟と交通の系統及秩序を合體せしめ其處に歐米經濟を發生せしめた。第四期は千八百四十二年の南京條約によりて支那が、千八百五十八年の安政條約によりて日本が正式に歐米經濟に對し包括的・繼續的交通を開始し以て今日に至れる期間である。此の極東の二つの獨立國が殆ど時を同ふして歐米經濟系統に参加せるとき、始めて國土の

位置又は他國民に勢力を及ぼす點より見て重要な意義を有する總ての國民經濟が直接相互に交通關係を結び、其他の國民經濟と雖も直接相互の關係薄き點を見逃がせば悉く皆此の交通關係に加里來つて、結局は、一切の國民經濟を網羅して世界に亘る最大の交通範圍に到達したのである。

斯の如く國民經濟間の交通關係が世界大の範圍に達するときは、總ての國民的勢力の競合又は聯合する合成力の作用より見るも又各國が此の交通關係に依頼する必要より見るも、國民相互の經濟交通は益々其系統を精密ならしめ愈々其秩序を鞏固ならしめざるを得ない。斯くて其處に總ての國民經濟を網羅せる交通系統及秩序の一團を成立せしむる。其を國際經濟と呼ぶ。

第三には國際經濟の成立に伴ふて各國內經濟の國際的聯結が促進せらるゝ。國際經濟は各國民經濟の對外交通の結束に外ならぬ。國民經濟は其の對外方面を國際經濟に寄進するが其の在內方面をば各國毎に分立する國內經濟として殘留せしむる。然るに國民經濟は一體としての交通組織をなすが故に、其在內方面と對外方面との系統及秩序には分ち難き統一關係があつて、一の對外事件と在內事件とは相關聯し内外に跨る系統及秩序の下にある。例へば棉花の輸入及棉布の輸出が密接に國內の棉工業經營及棉製品消費と聯關せる如く、中央銀行の正貨準備が在內的に正貨兌換準備となり對外的に爲替決済準備となるが如し。但し或種の經濟財の需要及提供が全く國內に

於て適合し國內限りにて完了する場合も亦少くない。其等は國內經濟の孤立範圍とも云ふべく、直接には對外交通と關係を有しない。されどより多き場合を言へば寧ろ在內方面の需供系統が直接に對外方面の其と或は双關的に或は因果的に聯絡をとつて居る。斯くて各國民經濟の對外方面を結束せる唯一の國際經濟は或範圍まで在內方面として殘留せる各箇の國內經濟に向つて交通の系統及秩序を延長する。即ち各國の國內經濟は其等に共通なる國際經濟を通じて間接ながらも——間接なることが國內經濟として殘留する所以である——相互に聯結されて來る。例へば各國の中央銀行の利率は國內金融狀況と國際金融狀況との二方面を考慮して決定せられ、國際立法たる勞働保護法は同一の規定内容を有する各國の工場法と相須つて其効果を全ふするが如し。國內經濟の國際的聯結は國際經濟の開展するに依つて益々廣く國內經濟の範圍に進入して行く。尤も移民の如き深き人種差別感に煩はさるゝものは國際經濟の側から國內經濟の中に立入ることが困難であるが、貴金屬を基礎とする金融の如き殆ど没人格的なる交通は國內經濟の國際的聯結が最も廣く行き渡つて居る。其他一般に各國の國內市場は國際市場を取圍みて相互に聯結の歩を進めつつある。

國際經濟は各國民經濟の對外交通より發生し來し、又國際經濟の開展は轉じて各國民經濟の在

内交通を聯結せしむる。此の後段に於ける國內經濟の聯結は交通事件其ものとしては國際交通に屬するものでない。例へば貿易品にあらざるものを生産する工場に於ても各國を通じて一齊に同様の勞働條件を守らしむるが如きは財の需供に就て其のまゝにては國際交通たる意義を有しない。されど勞働條件を定むる法律は經濟制度であり、各國が同様の經濟制度を設くることを國際協定によりて實行するは、之れ國內經濟上の交通系統及秩序を或範圍まで國際經濟上の其等に隨伴せしめて相互の聯結關係に入らしむるものである。斯の如く各國內經濟の國際的聯結を隨伴する所の國際經濟は、もはや單に國際經濟の交通系統及秩序より成るものでなく、より廣きより豊かなる交通系統及秩序の系列を成して居る。私は此の系列を暫らく國際經濟方面と名づけ、單に國際經濟と呼ぶものと區別する。之を方面と言へるは、後に述ぶる如く、此が萬民經濟方面と合して世界經濟を成立せしむる所の一方面なるが故である。(又此方面を曾て列國經濟交通系統と呼んだが、其名は余りに未熟に感ぜらるゝから之を上述の如く改むる)。

國際經濟方面は單に國民經濟の對外交通を結束するのみならず、又其等の在內交通をも聯結せしむる。従つて此方面は、暫く各國內經濟の孤立範圍を除けば——此の範圍は事實に於て次第に縮少しつゝある——、内外を通ずる意味に於て總ての國民經濟を綜合し世界大の最大經濟交通組織を形成せるものである。唯だ是處に見逃かしてはならぬことは、斯かる最大の經濟組織が嚴格

に國民を成立基礎となし構成要素となして居る點である。従つて此の經濟組織は國民經濟の綜合であつて、箇人經濟の綜合でない。此の點が國際經濟方面の名によつて萬民經濟方面と區別される所以であり、又國際經濟方面が直に世界經濟と見られ得ない所以である。

以上私は國際經濟方面に於ける交通系統及秩序の發生に就て略説したが、然らば其等是如何なる性質を有し何に基いて成立するであらふか。此問題は頗る複雑であり容易に解釋し盡されない點を多々持つて居るから、今は簡単に私見の概略を述べ置くに止めたい。

國際經濟方面の交通系統及秩序は、大體に於て國民經濟の如く意志統制に依らないで自然作用として發現するのである。唯だ近時、國際團體の經濟立法並に之に適應する各國の經濟立法に於て意志統制が漸次行はれ行く傾向がある。其中にても例へば、奴隸賣買・婦人小兒賣買の禁止、黃燐使用の禁止、亞片・酒精の賣買制限の如き公安・良風・公衆衛生等の保護を目的とするものは、經濟に關係あるも正面から經濟目的を追求するのではない。之と異り、通商の衡平及自由の通則、産業的發明・商標の保護、海獸の捕獲制限、有用動物の保護、植物害虫の驅除、勞働條件に關する幾多の準則の如き、又は度量衡の統一、國營の通信事業及鐵道運送事業の聯絡經營の如き、孰れも純經濟事項の監督又は經營に關する國際協定であつて、其を國內に實施する爲めには

各國家が更に國內法を以て規定し、是等は國際團體及び各國家が意志的に國際經濟方面の交通系統及交通秩序を變更し決定するものと云ひ得らるゝ。國家の意志に出づるも其の側のみより起こせる自由行動は、國際經濟上の立場より見れば一の自然的行動に止まるが、之に對し國際團體の立法は意志的に自然狀態を變更するものである。近時國際經濟立法は頗る急速の進歩を遂げ、其の價值に於ても其分量に於ても在來の戰時國際法規と入れ代らんとする傾向がある。

然らば斯かる國際團體の經濟立法は之を國民經濟に於ける國家の經濟立法に比べて如何なる特質を有するか。其は國際法一般に就て言ひ得らるゝことであり、勿論其は國際法學上の重大問題である。私は以上二種の立法の意志は、一般に言ふも特に經濟立法に就て言ふも同質同位のものでないと思ふのである。國家の立法は國家に固有なる意志より起り、國際立法は國家意志の投合一致する所に成るものである。國家の意志は己に本質意志となつて其れ自ら獨立して居るが、國際立法上の意志は國家意志の派出せる作用意志の合致せるものである。本質意志は意識的に各箇の作用意志に統一を與ふる根本的意力なるが、作用意志は本質意志より出で、箇々の行動を惹起する決執的意力たるに止まる。國際立法の意志は國家の作用意志の結合であり且つ其結合は各國家の本質意志の目指さす方向に於て凡て意識的に合成せるものなれば、之を意志活動と云ふを妨げないが、併し其は國家の意志活動と同位のものではない。

次に然らば國際立法を行はしむるやうに各國家の作用意志が合致し來ると云ふことは何の故であるか。作用意志の上に立ちて是等を結合せしむる本質的原動力は何であるか。國家の作用意志の奥には其の本質意志が存するが、國際立法に參加する國家の作用意志を統一するものは本質的の自然力であると思ふ。此の自然力は國際團體を形成し發展せしむる所の盲目的・潜在的意志であるが、自然と對立する所の意志ではない。若し此の自然力が自立して本質意志に化成するならば、其時には同質同位にして而かもより弱小なる領分國家の本質意志を統一するであらうが、併し其成否は豫斷し難い。

斯の如き國際立法は二つの方面から其權威——法として成立し得る可能能力並に現實の國際生活を律する所の法の威力——が支持せらるゝ。即ち一方では本質的自然力が多くの國家を統一の玉座に來向せしむるやうに強要する。其は二三の國家が國際輿論の催促又は多數國家の希望を無視して國際協定を拒むことを困難ならしむる。但だ自國の存立を危ふする重大なる問題なるとき、或は反對に國際協同としては極めて微々たる事件なるとき、若くは問題は重大であつても一二の國家の拒否が其の問題に關する限り協定の成立を妨げないときには、容易に國際協定を拒み得る。之と同時に他方に於ては、各國は國際協定に當り之を自國の利害に徴して考慮し、遵守可能な限度に於て之に參加し服從の義務を負ふ。故に一旦加盟したる國際協定に對しては、自國の存立上



已むを得ない場合に遭遇しない限りは輕しく之を破るやうなことはない。斯の如く國家は國際協商に就て自然的には強要せられ作用意志の方面からは自己の適度とする限界を定め得ると云ふことは、國際立法をして尙ほ規定こそ少ないが效力に於ては殆ど國內立法に劣らざるほどの權威を有せしむる所以である。國際法の效力は已に強制的である、近くは國際聯盟規約に於て權力強制の萌芽すら認めらるゝに至つた。以上述べたる所は國際立法の一般に就ての見解なるが、其は直に國際經濟立法に就て言ふも同様である。

國際經濟が紐帶となつて各國內經濟が聯結せらるゝ場合には、國際立法に次いで之を國內に實行すべき國內立法が行はるゝ。例へば國際勞働保護條約の規定が各國の工場法に收容さるゝが如し。斯かる場合に於ける經濟上の統制は國際的及國內的の二重統制であるが、之れ同一の國家意志が一は外に向つて結合し他は内に在つて發動し、而かも全く同一の規定内容を有するものであるから、歸する所一貫の意志統制が行はるゝ譯にて二重であつても少しの矛盾も生じない。尙ほ此場合に國內關係のみを取つて見るときは、國內法は國家の本質意志の發動であつて其には權力強制さへ伴ふて最も堅固なる交通秩序が保たれて居る。此場合を曰して本質意志の統制であると言ふは専ら國民經濟の立場より見るからである。轉じて國際經濟方面の立場に於いて各國內經濟の國際的聯結に存する交通秩序如何と見るならば、各國內法の基く所は國際法に存し、國際法は

各國家の作用意志を結合せしむる本質的自然力の産果に外ならない。

斯の如く國際經濟方面に於ける交通系統及秩序は或範圍までは上述の意味に於ける意志的立法に依り、其範圍は漸次に擴張さるゝ傾向あるが全般の系統及秩序の中にありては尙ほ其の一部分たるに過ぎない。立法の外に國際經濟方面の系統及秩序を定むるものは、やはり自然の作用である。其處には一般國際交通上の默約及慣習の如き自然力も亦廣く經濟交通を左右するが、特に經濟現象に存する自然作用が力強く働いて居る。即ち經濟上の均衡・反復・適應・進化等の自然法則が其である。例へば貿易の均衡、對外收支の均衡、國際市場及之に聯結さるゝ國內市場に於ける好景氣不景氣の反復、弱勢國貨幣の強勢國貨幣への適應、農業國及工業國の貿易的適應、生産發達階級と貿易系統との進化關係等の如きものが其に屬する。

之を要するに國民經濟の交通系統及秩序が本質的にも作用的にも國家意志の統制に依存するに比べ、國際經濟方面の系統及秩序は大體に於て自然の現象たるに止まつて居る。國際經濟方面に於ても一部分は國家の作用意志の結合及び之に適應する國家の本質意志の發動に依存するが、其部分すらも歸する所は本質的自然力の發動に外ならない。此部分以外により廣き部分を占むる系統及秩序は専ら自然の支配に委ねらるゝ。自然的なことが國際經濟方面の國民經濟と異なる特色である。國民經濟が意志經濟に進むときは、各自に其目的及方針に従つて對外經濟政策を意志的

に決定し、強大なる國民經濟にあつては殊に謂ゆる世界政策を以て他の諸國民に臨むのであるが、斯かる場合に於ては國民間の交通關係は國家の意志に由つて動搖し、殊に戰爭の場合には國際經濟の系統及秩序の一部を破壊することすら稀でない。此の點を重大視する者は、國際法に權威なく國際社會は無統制的なりとなし、國際經濟方面の系統及秩序の存在を疑ふかも知れぬ。併し本質意志を有する國家すらも交戰團體を生ずるときは其の意志の分裂を來たすことあるを思へば、尙又國民經濟さへも其前期にあつては其生産及分配を無政府狀態に委ねて怪まなかつたことを思へば、僅かに各國家の作用意志の結合を以て統制力とする國際團體が時に無統制狀態に陥ることの如きは毫も怪しむに足らない。無政府狀態と云ふは或は始めより意志統制なき狀態を指し、或は意志の分裂に由りて自然へ退却せる狀態を指す。併し是等の狀態とても決して無系統・無秩序ではなく、唯だ自然系統・自然秩序に止まると云ふに外ならない。國際經濟方面の系統及秩序は本質的には凡て自然現象である。唯だ其等の一部分のみが作用意志の成果として現はれて居るが、本質的には自然力の發現に過ぎないから今では尙ほ不安定の憾みなきを得ない。唯だ併し其は意志活動としての狀態に就て言ふまで、あつて、本質的自然力の作用としては安定も不安定もない。而して交通系統及秩序が自然的なると意志的なるとの孰れが望まじきやに至つては問題は全く異つたものとなる。(未完)